



TITLE:

京大上海センターニュースレター 第103号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科上海センター

CITATION:

京都大学経済学研究科上海センター. 京大上海センターニュースレター 第103号. 京大上海センターニュースレター 2006, 103

ISSUE DATE:

2006-04-06

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/26420>

RIGHT:

京大上海センターニュースレター

第 103 号 2006 年 4 月 5 日

京都大学経済学研究科上海センター

目次

○中国東北地域港湾物流の現状と展望(上)

+++++

中国東北地域港湾物流の現状と展望(上)

—図們江出海物流を中心に—

中国延辺大学経済管理学院教授 玄東日

中国の WTO 加盟と国内改革テンポの加速にしたがって、港湾業は新しい発展の段階に入った。すなわち、港のサービス市場は次第に独占的な市場からますます激しくなる競争的な市場へ変わっている。2002 年東アジア地域（北東アジア、東南アジア）における主な港のコンテナ輸送量は、12,130.2 万 TEU とアジア地域の 91.4%、さらに全世界における主なコンテナ港 100 ヶ所のコンテナ輸送量の 53.8%を占め、世界最大のコンテナ集散地域となった。中国の経済成長を支えている珠江デルタ、長江デルタ、環渤海地域の三大港群は基本的に形成された。中国の港は、その世界中での地位を大幅に上昇させただけでなく、多元的な競争体制を形成し、その重心も次第に北へ移動している。

1. 中国東北地域の港湾物流情況

遼寧省の沿海港群は、大連と營口を主力港、丹東と錦州を地域レベルの港、盤錦と葫芦岛を補充的な港として形成された。2004 年遼寧省の各港の貨物輸送量は 24,160 万トン、そのうち、大連港と營口港の貨物輸送量がそれぞれ 60%と 25%を占めた。

(1) 大連と營口を始めとする遼寧省の港群

1) 大連港の發展現状

大連港は東北地域の最も重要な港として、ずっと東北地域の海運貨物の輸送を担ってきた。現在黒龍江省、吉林省、内モンゴル東部の海運貨物の約 95%、67%、70%が大連港を通じて輸送されている。遼寧省の海運貨物のうち、その一部が營口、丹東、錦州、錦西などの中小港を通じて輸送され、それ以外は基本的に大連港を通じて輸送される。

大連港はまた北東アジア地域の油類輸送の中継センターで、主に原油、加工油、液体化学工業製品の貯蔵と輸送を行っている。15 万トン級のタンカー、さらに 20 万トン級タンカーも 17.5 万トンを積載した場合には接岸可能で、アジア最先進のバルク液体化学工業製品の海運基地である。また、北東アジア地域における最大のバルク穀物の中継港であり、中国最大の海上客運港でもある。

中国内陸部から港を通じて移出入される主な貨物種類は、石油、穀物、雑貨（コンテナ貨物も含む）であるが、それぞれ総輸送量の 47.4%、16.1%、16.0%を占める。金属鉱石、

鋼鉄、石炭、化学肥料および非金属鉱石などの毎年輸送量は、それぞれ 100～250 万トンで、主にカナタ、アメリカ、日本、ロシアなどに輸出される¹⁾。

長年の市場育成を通じて、大連港の海運中継網は次第に成熟している。現在は主に環渤海地域の中継輸送を展開しており、天津、錦州、烟台、威海、龍口、營口など環渤海諸港との航路を持っている。また、大連港は瀋陽、長春、長春南、ハルビン、延吉に至る五つのコンテナ輸送ルート持ち、海陸連運網は東北地域の主な都市に及んだ。水路、鉄道、道路などの輸送手段より組織された現代的な交通網は、環渤海地域と東北内陸地域に及んでいる。

大連港の発展は大まかに以下の三つの時期に区分できる。第一、1991 年以前の港輸送能力が相対的不足し、滞貨状態がひどかった時期である。この時期に東北地域の輸出が主に資源輸出に偏っていたため、港において貨物の滞貨状態が続いた。輸送量はずっと中国海港の中で前三位を維持し、そのうち、輸出入貨物の輸送量は一度第一位を占めた。

第二、1991～1998 年の輸送量が緩慢に増加した時期である。この時期は、東北地域経済の移行期が始まり、重工業中心の国有大中型企業の困窮、さらに港の建設が船舶大型化発展の需要に適応できなかったため、輸送量は緩慢な増加を余儀なくされた。

第三、1999 年から内陸の経済が回復し始め、港の建設と輸送量も高い成長期に入った。この時期は、東北地域経済の移行期が終盤に入り、国有大中型企業も次第に困窮から抜け出し始め、港の貨物量も大きく増加した。1999 年から 2003 年までの 5 年間、大連港の貨物輸送量は 5,100 万トン近く増加し、年平均増加率は 13.6%に達した（表 1）。

表1 1985～2004年中国沿海主要港および大連港と營口港の貨物輸送量 （単位:万トン）								
港	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
沿海主要港総量	31,154	48,321	80,166	125,603	142,634	166,628	201,126	246,000
大 連	4,381	4,952	6,417	9,084	10,047	10,851	12,602	14,500
營 口	98	237	1,156	2,268	2,520	3,127	4,009	5,977
出所: 中国交通部 http://www.moc.gov.cn								

2) 營口港の発展現状

營口港は、遼寧省の中部都市群と最短の距離にある。すなわち、中部都市群はすべて半径 250km 以内に位置しており、輸送距離が最も合理的である。したがって、陸路輸送からすると輸送コストが一番安い。

また、營口港は東北内陸地域と内モンゴル東部地域からも最短の距離にある海港で、大連港に比べ 180km ほど短く、陸路輸送コストも約 10～20 元/トン安い。營口港鮫魚圈港区は瀋陽—大連高速道路、ハルビン—大連国道、長春—大連鉄道と連結され、北の瀋陽までは 210km、南の大連までは 180km と交通が非常に便利で、比較的高い貨物集散能力を備えている。特に、陸路輸送コスト差異の影響は、海運距離が短い貨物ほど顕著にあらわれる。

現在營口港には、生産性バース 25 個、1 万トン級以上のバース 17 個あり、各種のばら積み貨物の荷役が可能であるだけでなく、コンテナ、加工油、液体化学工業製品、自動車などの専門バースも備えるなど、港湾施設が完備され、機能も万全である²⁾。東北地域からの非金属鉱石の移出は、ほぼ營口港を通じて行われる。また、東北地域における毎年 100 万トンの化学肥料の大部分も營口港を通じて輸送され、鉄鉱粉、鋁粉も主に營口港を通じて輸出される。

(2) 吉林省延辺地域の図們江出海物流の現状

吉林省の東部に位置している延辺地域は、吉林省から水路を通じて日本海に至る唯一の

¹⁾ 王志新『2005 年港航物流市場発展報告』、遼寧省航海学会。

²⁾ 『營口港務股份有限公司投資価値分析報告』、上海証券報、2004 年 5 月 18 日。

ルートである。中国政府の積極的な後押しの下で、1995年に「借港出海」（港を借りて海に出る）の歴史的な第一歩を踏み出し、延吉—琿春—圈河—羅津（北朝鮮）—釜山（韓国）のコンテナ陸海連運ルートを開通した。さらに1996年に琿春—ザルビノ港（ロシア）—尹予三島（日本）の陸海連運ルート、1999年に琿春—ポシェット（ロシア）—秋田（日本）のコンテナ陸海連運ルート、2000年に琿春—ザルビノ—束草の貨客陸海連運ルートを開通した。また、琿春—ザルビノ鉄道を通じて、ロシア極東地域の各海港に至り、さらに日本の新潟、韓国の束草まで輸送できる。図們—南陽（北朝鮮）—清津鉄道を通じて、清津港も利用できる。

図們江出海物流ルートは、輸送距離において優位に立っている。琿春の長嶺子通商口からロシアのポシェット港を通じて、日本の秋田に至るルートの輸送距離は、道路 54km、海上 500 海里と、大連から日本に至るルートより約 674 海里近く、輸送時間は 47 時間短縮でき、運賃もコンテナ一個当たり 100 ドル節約できる。

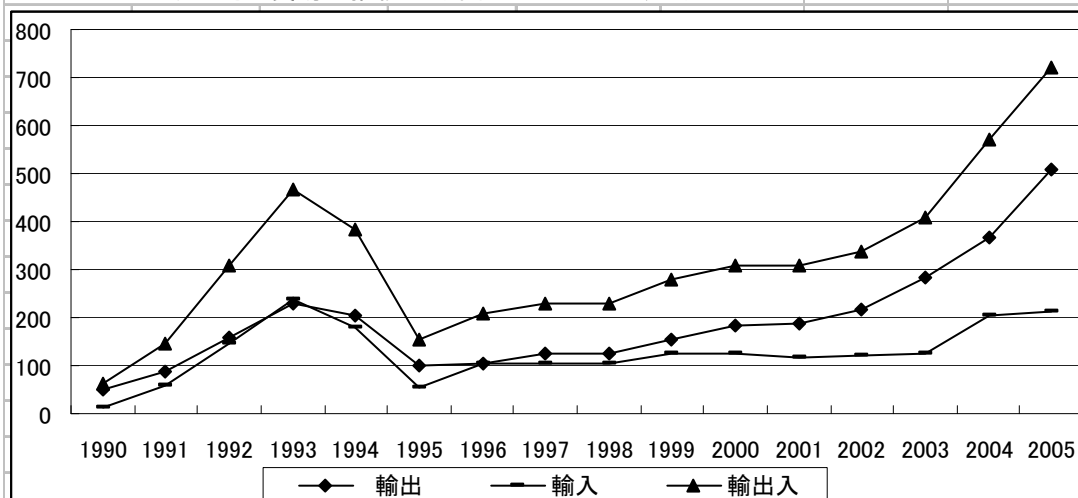
表2 延辺「借港出海」とその他港の海運線との比較 （単位:海里）			
地名	大連	ザルビノ	縮短距離
新潟	1,456 (2,700)	453 (840)	1,003 (1,860)
釜山	440 (816)	414 (768)	26 (48)
横浜	1,600 (2,960)	582 (1,080)	1,018 (1,880)
バンクーバー	5,650 (10,480)	4,412 (8,184)	1,238 (2,296)
サンフランシスコ	6,140 (11,390)	4,670 (8,663)	1,470 (2,727)
出所: 吉林省琿春鉄道口岸(通商口)。			
注: ①()の中はkm。			
②「借港出海」とは、港を借りて海に出るの意味である。			

表 2 から分かるように、延辺地域の「借港出海」のルートは、大連港と比べて、日本海沿岸地域および太平洋沿岸地域との距離を大きく短縮した。もし延辺を経由してザルビノ港に、さらに新潟、横浜、バンクーバー、サンフランシスコまで至る航路は、大連港経由の航路より 1000 海里以上短縮できる。

1990 年代の前半期、延辺地域の辺境貿易は黄金の時期を迎えていた。当時中国国内における建設ブームは、大量の鋼材、セメントなど生産資料の需要を引き起こした。延辺地域は北朝鮮とロシアから大量の鋼材とセメントを輸入して、大きな貿易利益を得た。

図 1 をみると、1992～1994 年、延辺地域の輸出入額は毎年 3 億ドルを超え、1993 年には 4.7 億ドルに達した。しかし 1995 年には、中国経済の緊縮、北朝鮮の経済危機などの国内外経済環境の悪化により、輸出入額が 1.5 億ドルまで落ち、1993 年に比べ 70%減少した。その後、緩やかな増加を続けていたが、2000 年以降から、朝鮮経済の回復とロシア経済の好景気により、延辺地域の貿易は急速に増え始め、2004 年には 1993 年を超え、2005 年には 7.2 億ドルに達した。

図1 延辺地域の対外貿易の推移 (単位:100万ドル、%)



出所: 延辺朝鮮族自治州対外貿易経済合作局。

表3 2004年延辺各通商口の貨物輸出入量と車輛出入境台数

	貨物輸出入量(トン)				車輛出入境台数(台)			
	輸出	輸入	輸出入	増加率(%)	出境	入境	出入境	増加率(%)
圈河	89,016	50,481	139,497	12	25,985	25,580	51,565	39
琿春	29,759	30,315	60,074	-3	6,568	21	6,589	-9
沙?子	5,951	6,030	11,981	68	1,330	1,329	2,659	-12
琿春鉄道	3,567	1,953	5,520	2,619	51	51	102	2,450
図們鉄道	265,245	176,987	442,232	-31	6,291	5,324	11,615	-33
図們	19,345	37,823	57,168	288	6,291	6,291	12,582	61
三合	44,964	30,514	75,478	16	4,677	4,674	9,351	31
開山屯	4,079	1,948	6,027	-22	841	847	1,688	46
古城里	542	30,957	31,499	275	1,902	1,895	3,797	301
南坪	1,783	610,776	612,559	1,642	27,272	27,272	54,544	1,052
合計(累計)	464,251	977,784	1,442,035	49	81,208	73,284	154,492	70
出所: 延辺朝鮮族自治州口岸(通商口)弁公室。								
注: 増加率は各通商口ごとの対前年度増加率である。								

表3から、延辺地域の各通商口の状況をみると、南坪通商口の輸出入貨物の通過量は61.3万トンと最大で、延辺地域の輸出入貨物通過量の42.5%を占めた。第二位は図們鉄道通商口で、輸出入貨物通過量は44.2万トン、延辺地域の輸出入貨物通過量の30.6%を占めた。

延辺地域から羅津に輸出される主な品目は、主に特産品、木材、薬材、工業製品、紡績、牛肉、農産物、原材料などがあり、延辺地域が各通商口を通じて輸入する主な品目は、外資系企業用の原材料、機会設備、家電製品、中古建築材料設備、輸送機材、電子製品、粗加工食品、生活必需品と化粧品などである。